Zeppeline, Maybachmotoren und Persius

Erwiderung

auf Persius „Tirpitz, der Totengräber der deutschen Flotte“

von

Colsmann,
Generaldirektor der Luftschiffbau Zeppelin G. m. b. H.

und

Maybach,
Direktor der Maybach-Motorenbau G. m. b. H., Friedrichshafen a. B.

Preis 30 Pfg.

Verlag: Wilhelm Borngräber
Berlin W., Prinzregenten-Straße 68.

Heinrich Schiftan, Berlin S. 14, Stallschreiberstr. 27-28.

Zeppeline, Maybachmotoren und Persius.

L. Persius, Kapitän z. S. a. D., veröffentlicht unter der Aufschrift „Tirpitz, der Totengräber der deutschen Flotte“ eine Broschüre, die im Verlag für Volksaufklärung Koch & Jürgens in Berlin erschien und in Massen durch den Straßenhandel verbreitet wurde.

Ich habe keine Veranlassung, eine Lanze für Tirpitz zu brechen; aus eigener Anschauung kenne ich weder den Anteil seiner Schuld am Ausbruch des Krieges, noch kann ich beurteilen, in welchem Maße er für Fehler verantwortlich ist, die während des Krieges in der Verwaltung des Reichsmarineamtes begangen sind.

Wohl habe ich den Eindruck, daß ihn ein vollgerüttelt und geschüttelt Maß der großen Verantwortung belastet für das Vabanquespiel, dessen Einsatz unser Volk wurde. Es wird der Wunsch eines jeden Deutschen sein, von einwandfreier Stelle aus über diese Dinge möglichst bald Klarheit zu erhalten. Die Schrift des in der Oeffentlichkeit genügend bekannten Herrn Persius bringt Klarheit nicht, obgleich sie überschrieben ist: „Die Wahrheit über unsere Flotte im Kriege.“

Seine Schrift, wenigstens in dem Teile, den ich auf Grund sachverständiger Erkenntnis zu beurteilen vermag, schöpft aus trübsten Quellen.

Auch der trägt schwere Verantwortung, der sich, ohne die Quellen zu prüfen, Volksaufklärung anmaßt, auf Grund des Materials, welches ihm während des Krieges zugetragen wurde, in einer Zeit, in welcher nach den Worten des Herrn Persius nichts besser funktionierte als Schleichhandel und Zuträgerei; ich möchte hinzufügen: . . . . „und die Verleumdung“ . . . .

Wenn ich zur Schrift des Herrn Persius hier Stellung nehme, so geschieht das in eigener Sache, um ungerechte Angriffe gegen das Werk des Grafen Zeppelin abzuwehren, um den Zuträger zu entlarven, dem Herr Persius seine irrigen Kenntnisse über Leistung der Luftschiffe und Maybach-Motoren verdankt und um der Erkenntnis der Wahrheit auf diesem Teilgebiet der Broschüre des Herrn Persius den Weg zu bahnen.

Persius beschließt seine Broschüre mit der Phrase: „Deutlich zu sprechen, die Wahrheit zu künden, bleibt heute Pflicht jedes Mannes, der sein Volk liebt; und so wurde hier der Versuch gemacht, die Wahrheit über unsere Flotte zu sagen.“ Ich empfinde als Pflicht, festzustellen, daß der Versuch des Herrn Persius, der Versuch, die Wahrheit zu sagen, mißlungen ist. — Zu seiner Ehre will ich annehmen, daß er bezüglich der Leistungen der Luftschiffe und Maybach-Motoren nur aus Fahrlässigkeit Unrichtiges mitteilte.

Alle Mitteilungen des Herrn Persius über Zeppeline und Maybach-Motoren stammen aus der Schrift eines Leutnants d. R., welche der Reichstagsabgeordnete Gothein zu einer Anfrage in der Budgetkommission des Reichstags benutzte, wobei völlige Haltlosigkeit der erhobenen Anklagen erwiesen wurde.

Das Charakterbild des Verfassers jener Schrift schwankt nicht in der Geschichte des Luftschiffbaues, es ist mit schonungsloser Deutlichkeit festgehalten. Dieser Herr — die amtliche Quelle des Herrn Persius! — war seitens der Inspektion der Fliegertruppen mit der Bauaufsicht im Maybach-Motorenbau in Friedrichshafen beauftragt; hier machte er sich auch in der Stadt durch Zwischenträgerei unmöglich. Nachdem er noch kurze Zeit der Bauaufsicht der Daimler-Motoren-Gesellschaft zugeteilt war, wurde er unter Anklage wegen Landesverrates gestellt, weil er Geheimzeichnungen dieser Firma dem Konstrukteur des auch von Herrn Persius erwähnten Ungarschen Stahlluftschiffes zugestellt hatte.

Mit dem Schein eines Sachverständigen für Motoren umgeben, war dieser früher verabschiedete Offizier, der kurz vor dem Kriege die technische Hochschule in Dresden verlassen hatte, ein Schützling eines mächtigen Hochstaplers.

Diese zweite originelle Figur gelangte im Anfang des Krieges zu großer Macht. Auf Grund eines gefälschten Zeugnisses nannte sich dieser Herr Diplom-Ingenieur. Seine Geschichte verdiente festgehalten zu werden; sie würde wertvollen Beitrag zur Geschichte der Fehler des Krieges liefern.

Es ist erstaunlich, daß es einem Manne, dessen Unfähigkeit von seinen Mitarbeitern sofort erkannt wurde, gelingen konnte, sich zum alleinigen Berater des damaligen Inspekteurs emporzuschwingen.

Für den Inspekteur war der falsche Diplomingenieur maßgebend auf allen Gebieten des Flugmotorenwesens, fast wurde er zum Diktator, dem gegenüber Fachleute machtlos waren. Mit erstaunlicher Unverfrorenheit wußte er mit technischen Formeln, die nie stimmten, Eindruck zu machen. An ihm glaubten maßgebende militärische Stellen den Halt zu finden, dessen ihre Unsicherheit gegenüber der Industrie in der ersten Kriegszeit bedurfte.

Dieser Berater der Inspektion setzte mit Hilfe des ebensowenig sachverständigen, aber ebenso zweifelhaften Reserveleutnants in Friedrichshafen durch, daß Maybach-Motoren für die Fliegertruppe verboten wurden.

Persius schreibt: „Aus amtlichen Protokollen (so nennt er kühn den Bericht des Reserveleutnants) entnehme ich auszugsweise die folgenden Angaben" und erzählt die Ablehnung der Maybach-Motoren und gibt die Kritik an der Fähigkeit der Marinebaumeister wieder, diese Kritik eines Mannes, der eben die akademische Schulbank verließ, dessen Urteil auf keinerlei Erfahrung gründet.

Es dürfte sich eigentlich erübrigen, ein Wort zur Ehrenrettung der von der „Amtlichen Quelle" des Herrn Persius verurteilten Marinebaumeister hinzuzufügen; sie hatten das unzweifelhafte Verdienst, den überragenden Wert der damals noch im Versuchsstadium befindlichen Maybach-Motoren rechtzeitig erkannt zu haben. Zu dieser Erkenntnis waren allerdings die Gewährsleute des Herrn Persius, wenn überhaupt fähig, sicherlich nicht willig. Daß sie die Motoren verwarfen und den Maybach-Motorenbau zur Lieferung für die Armee sperrten, war eine Kurzsichtigkeit, die sich zum Schaden unserer Front bitter rächen sollte.

Die damals geplante Vergrößerung der Fabrik mußte unterbleiben, sie konnte später, als die Front auf das dringendste eben diesen inzwischen dem Flugzeug angepaßten Maybach-Motor verlangte, weil nur er ihr die sichere Ueberlegenheit über die feindlichen Flugzeuge geschaffen hätte, nicht mehr rechtzeitig zur Ausführung gelangen.

Das sind die Verdienste der Gewährsleute, mit deren Kritik Herr Persius vor der Oeffentlichkeit aufzutreten die Stirn hat!

Die Marine hat das Bedürfnis der Entwicklung größerer Luftschiffe und damit stärkerer Motoren bereits früher erkannt. Luftschiffe mußten wesentlich größere Strecken als Flugzeuge zurücklegen, auch sollte die Geschwindigkeit der Schiffe gesteigert werden.

Bei den für den Motorenbau maßgebenden Behörden der Armee kam bedauerlicherweise erst dann ein frischerer Wind auf, als der eine der Gewährsleute des Herrn Persius wegen Hochstapelei und Ordensschwindel entlarvt, von der Inspektion entfernt und zum Gemeinen degradiert worden war. Erst dann rückten wirkliche Ingenieure in die verantwortlichen Stellen.

Die Marine hielt am Maybach-Motor fest, trotz der zu überwindenden Kinderkrankheiten, die bei Einführung eines jeden neuen Typs in Kauf genommen werden müssen. Tatsächlich gab es eine kurze Uebergangszeit, in welcher Luftschiffe mit häufigen Motorpannen zu rechnen hatten.

Ueber den Wert, welchen der Maybach-Motor nach Ueberwindung der erwähnten Entwicklungsschwierigkeiten auch als Flugzeugmotor für die Kriegsführung erlangte, wird am Schluß dieses Heftes die Front und ein anderer Kritiker — der Feind — selbst zu Worte kommen. Den Wert des Maybach-Motors als Luftschiffmotor werden alle Luftschiffführer der Marine ohne Ausnahme entgegen der laienhaften Kritik des Herrn Persius bezeugen.

Ueber den Wert der Zeppelin-Luftschiffe selbst im Kriege wird man von mir ein objektives Urteil nicht erwarten, dennoch bin ich berechtigt und verpflichtet, entstellender Darstellung entgegenzutreten.

Nur ein einziges Zeppelin-Luftschiff ist im Kriege ohne feindliche Einwirkung in der Luft verbrannt. Durch Motorenschaden, ohne vorausgegangene Beschießung, ging überhaupt kein Luftschiff zugrunde. Unwahr ist also, wenn Herr Persius — „seiner Erfundung nach, die sich auf sichere Grundlagen stützt" — als feststehend behauptet, daß beim Verlust von Luftschiffen die Schuld lediglich an mangelhafter Beschaffenheit der Motoren gelegen habe. Die Ungeheuerlichkeit dieser Behauptung dürfte durch die Kennzeichnung der Gewährsleute des Herrn Persius ins Licht gerückt sein.

Inwiefern das Baumaterial der Luftschiffe, das Aluminium, die Hauptquelle der Brandkatastrophen gewesen sein soll, wird Geheimnis des Herrn Persius und seiner Zuträger bleiben. Auch diese Behauptung ist, wie auch alle Zahlen, die Herr Persius über die Verluste der Zeppelin-Luftschiffe durch Brand oder Abtreiben angibt, aus der Luft gegriffen.

Ob Angriffsfahrten nach England den beabsichtigten militärischen Zweck voll erfüllten, vermag ich nicht zu beurteilen, nach meiner persönlichen Meinung wären sie besser unterblieben. Zur Bindung von Menschen und Kriegsmaterial auf englischem Boden sind sie sicherlich zu einer Zeit, als England noch Mangel an Soldaten und Material hatte, wirksam gewesen. Bei Aufklärung auf See haben die Luftschiffe der Marine unschätzbaren Dienst geleistet. Eine einzige Meldung des „L 11" hat die gesamte deutsche Flotte vor sicherem Untergange bewahrt. Diese Meldung allein würde alle Aufwendungen, die für Zeppelin-Luftschiffe in Deutschland gemacht wurden, rechtfertigen.

Die Engländer selbst sind die besten Kronzeugen für den Wert dieser „Augen der deutschen Flotte". Nicht ohne Grund fand nach Abschluß des Waffenstillstandes eine Besichtigung der Friedrichshafener Anlagen durch eine englische Kommission statt.

Erst als in der letzten Zeit des Krieges auch feindliche Seeflugzeuge leistungsfähiger wurden, sank freilich der Wert der Luftschiffe für Aufklärungszwecke herab.

Noch ein Wort über die Dividenden der Zeppelin-Gesellschaft. Herr Persius sagt:

„Die Dividende der Zeppelin-Gesellschaft in Friedrichshafen belief sich, so wurde mir berichtet, auf 65 Prozent! Wie steht es damit?"

Im alten Deutschland war es nicht üblich, daß ein Kapitän zur See, auch wenn er a. D. war, Behauptungen veröffentlichte, ohne die Richtigkeit zu prüfen; im Zeitalter des Schleichhandels, der Zuträgerei und Verleumdung glaubt man vielleicht, sich auch über diese Zurückhaltung hinwegsetzen zu können.

Zur Zeit der Höchstleistung des Luftschiffbau Zeppelin wurden in Abständen von 21 bis 25 Tagen tatsächlich je ein Luftschiff geliefert. Trotzdem wurden an Dividenden in jedem Jahre nur 4 Prozent des Kapitals von 4 000 000 Mark verteilt und diese flossen bis auf einen Bruchteil der Zeppelinstiftung zu, die sie bestimmungsgemäß zur Unterstützung der Entwicklung der Luftfahrt verwenden muß.

Im Sinne des Grafen Zeppelin wurden Gewinne auch innerhalb der Gesellschaften nicht angesammelt, sie wurden im Interesse der raschen Förderung der Luftfahrt verwendet.

Als die ersten Fliegerangriffe auf Friedrichshafen erfolgten, forderte die Armee den Bau einer zweiten Werft in gesicherter Lage. Ohne daß finanzielle Sicherungen zugesagt waren, lediglich auf das Versprechen hin, daß man uns nicht im Stiche lasse, fügten wir uns und begannen den Bau einer Werft bei Berlin. Infolge der gesteigerten Bauschwierigkeiten zögerte sich die Fertigstellung hinaus, der Bau wurde erheblich verteuert. Das Kapital der Gesellschaft und der erzielte Gewinn reichten nicht zur Durchführung der Aufgabe aus; eine Sanierung der Finanzen wurde notwendig, sie erfolgte mit Hilfe des Marineamtes und Kriegsministeriums durch Neuregelung der Schiffspreise.

Die neue Werft arbeitete nur kurze Zeit, dann wurde die Armeeluftschiffahrt aufgegeben.

Niemals durfte Streben nach Kriegsgewinn dem Unternehmen Zeppelins Richtlinie sein; die erworbenen Mittel wurden zur Lösung neuer Aufgaben verwandt, die dort gesucht wurden, wo hohes Risiko die Industrie bisher am Wagnis verhinderte.

Im Bau starker Flugzeugmotoren, im Bau von Riesenflugzeugen für Wasser und Land, im Metallflugzeugbau und auch auf anderen Gebieten eröffnete das Werk Zeppelins der Flugtechnik neue Bahnen, bis zum Tode des Grafen unter dessen geistiger Führung selbst.

Der Luftschiffbau Zeppelin, an welchem Privatkapital mit Gewinn nicht beteiligt ist, faßte seine Aufgaben in höherem Sinne, dem Wunsche seines Gründers entsprechend, auf.

Nachdem die Berichte über die Leistungen der Armeeluftschiffahrt nicht befriedigen konnten, gab ich dem damaligen Feldflugchef den dringenden Rat, die Militärluftschiffahrt aufzugeben. Wenn es auch, so schrieb ich, den Interessen, welche ich zu vertreten habe, nicht zu entsprechen scheint, kann ich doch als Staatsbürger nicht verantworten, mit diesem Rate zurückzuhalten. Ich gab in meinem Schreiben meiner Ansicht über Ursachen des Versagens der Armeeluftschiffahrt und über die Erfolge und besseren Aussichten der Marineluftschiffahrt offenen Ausdruck.

Die knappe Antwort, die mir auf dieses Schreiben wurde, besagte nur, daß der Feldflugchef sich mit dem kaufmännischen Direktor des Luftschiffbau Zeppelin über militärische Fragen in eine Diskussion nicht einlassen könne.

Immerhin hatte ich die Genugtuung, daß kurze Zeit darauf die Armeeluftschiffahrt — allerdings, wenn man will, wenigstens zum finanziellen Nachteil unseres Unternehmens — eingestellt wurde.

Ob mein Schreiben auf den Entschluß der Obersten Heeresleitung Einfluß gehabt hat, vermag ich freilich nicht zu beurteilen.

Auch dem Reichsmarineamt habe ich alsbald nach dem Tode des ausgezeichneten Führers der Marineluftstreitkräfte, des Fregattenkapitäns Straßer, geraten, die Marineluftschiffahrt aufzugeben. Das würde die Einstellung des gesamten Luftschiffbaues bedeutet haben.

Der Flottenchef konnte aber nach wie vor auf Unterstützung durch Luftaufklärung nicht verzichten.

Eine Streitschrift wie diese, die sich gegen Verleumdung wehrt, scheint nicht geeignet, dem deutschen Volke Rechenschaft über die im Kriege vom Luftschiffbau Zeppelin und seinen Tochtergesellschaften geleistete Arbeit zu geben; an anderer Stelle wird darüber wie auch über die Möglichkeiten zu berichten sein, die dem Werke Zeppelins verbleiben, in Zukunft mitzuwirken an der Hebung deutschen Ansehens und erneuter deutscher Weltgeltung.

Colsman.

Im Folgenden sollen Anschuldigungen der Persius'schen Broschüre, die sich gegen den Maybach-Motor richten, rein sachlich widerlegt werden.

Die Behauptung, daß infolge „höherer Einflüsse" keine anderen Motoren für Luftschiffe zugelassen wurden, entbehrt jeder sachlichen Grundlage. Daß andere Motoren nicht eingebaut wurden, lag einzig daran, daß es damals andere Motoren dieser Stärke nicht gab und daß die damals vorhandenen schwächeren Flugmotoren für Luftschiffe nicht in Frage kommen konnten, weil ihnen die für Luftschiffbetrieb unerläßlichen Spezialeinrichtungen (brandsicherer Vergaser, Brennstoffförderung ohne Druck, Anlaßvorrichtung, gekühlter Auspuff u. a.) fehlten. Nicht nur das Reichsmarineamt, auch die Armeeluftschiffahrt (V. P. K.) stand vor dieser unabänderlichen Tatsache.

Schuld am Mangel an geeigneten Luftschiffmotoren war zum Teil der auf Mitte 1914 angesetzte Wettbewerb für den besten deutschen Flugmotor. Auf die Bedürfnisse für Luftschiffe war in den damaligen Bestimmungen keine Rücksicht genommen. Motorleistungen über 200 Pferdestärken sollten überhaupt nicht bewertet werden. Infolgedessen wurde damals von keiner anderen Motorenfirma Wert auf die Ausbildung und den Bau von Luftschiffmotoren größerer Leistung gelegt. Der Maybach-Motorenbau dagegen baute schon seit 1909 ausgesprochene Luftschiffmotoren hoher Leistung, schon 1913 solche mit 210 Pferdestärken, während die damaligen Flugmotoren nur bis 120 Pferdestärken aufwiesen und durch den Wettbewerb auf 160 bis 180 Pferdestärken gesteigert werden sollten.

Alle die für Luftschiffbetrieb nötigen Spezialeinrichtungen am Motor wurden schon in Friedensjahren, insbesondere durch die zahlreichen Passagierfahrten der Delag organisch entwickelt und verbessert. Sie ließen sich an anderen Motoren ohne grundlegende Konstruktionsänderung nicht anbringen.

Anfang 1914 wurde mit dem Bau des neuen 240-Pferdestärken-Maybach-Luftschiffmotors begonnen, von dem dann nach reichlicher Erprobung auf den Prüfständen im Sommer 1915 je ein Motor in ein Armee- und ein Marineluftschiff eingebaut wurde. In beiden Schiffen

hat sich dieser Motor bei ausgedehnten Fahrten aufs beste bewährt. Dies geht schon daraus hervor, daß auch die Fliegertruppen für die durch die Initiative des Grafen Zeppelin damals neu auftretenden Großflugzeuge größtes Interesse für diesen Motor zeigten; es wurde kurzerhand beschlossen (Sommer 1915), die Fabrikation aller Maybach-Motoren für die Fliegertruppe zu beschlagnahmen. Dies kam nicht zur Durchführung, da die Vertreter der Marine- und Armeeluftschiffahrt gegen die Wegnahme der ausgesprochenen Luftschiffmotoren Einspruch erhoben.

Nachdem mehrere der neuen Motoren fabrikmäßig fertiggestellt waren und zahlreicher zur Erprobung kamen, stellten sich die bei neuen Typen unausbleiblichen Kinderkrankheiten heraus, die rasch erkannt und beseitigt werden konnten. Eine Ausnahme bildeten vereinzelt auftretende Lagerschwierigkeiten, deren Ursache zunächst in schlechterem Oel und Material vermutet wurden, bis sich dann im Februar 1916 herausstellte, daß bei genügender Gehäusekühlung, bei zufällig günstigem Einbau in den Fahrwind, diese Störungen nicht auftraten. Durch Anbringung einer nunmehr zwangsweisen Kühlung, die bei den älteren 210-Pferdestärken-Motoren noch nicht und damit bisher überhaupt nicht erforderlich war, war mit einem Schlage auch diese Störungsquelle beseitigt. Es lag in dem Schritt von 210 zu 240 Pferdestärken eine kritische Grenze der Wärmeabfuhr, die erst einer Erforschung bedurfte. Bis dahin lag für Leistungen über 200 Pferdestärken anderweitig überhaupt keinerlei Erfahrung vor.

Ueber die Anschuldigung zu Fall „L 19“ möge von amtlicher Stelle Aufklärung erfolgen. Hier sei nur festgestellt, daß dieses Schiff Ende Januar 1916 mit mehreren anderen gleichzeitig nach England fuhr. In fünf dieser Schiffe waren die neuen Motoren zum erstenmal eingebaut, und zwar ohne die eben erwähnte Kühlung. Sämtliche Schiffe erreichten ihr Angriffsziel und kehrten in die Häfen zurück. Auch der „L 19“, der entgegen sonstiger Gewohnheit direkt nach der Ueberführung ohne vorherige Revision der Motoren zur Angriffsfahrt angesetzt wurde und zudem am weitesten in England vorgedrungen war, kam wieder in die deutsche Bucht. Erst dort wurde er durch Holländer stark beschossen, mußte auf See niedergehen und endete in bekannter Weise. Der Umstand, daß bei „L 19“ alle Motoren erst gegen Ende der Fahrt nahezu gleichzeitig ausfielen, gibt zu der Vermutung Anlaß, daß hier außer Lagerstörungen unbekannte Einflüsse, wie zum Beispiel nicht sofort auffindbare oder reparierbare Schußverletzungen der Maschinenanlage noch mitgewirkt haben müssen.

Nach dieser Fahrt gingen die Motoren sämtlicher Schiffe an die Firma zurück, wurden mit der inzwischen als notwendig erkannten und

erprobten Kühlung versehen und sofort wieder in die Schiffe eingebaut, die dann mit Erfolg und ohne Motorenstörung ihre zahlreichen Angriffsfahrten ausführten (April 1916).

Es galt nun, diesen Motor auch für Flugzeuge geeignet zu gestalten (Anbringung von Zug- und Drucklager, Wegfall der nur für Luftschiffe nötigen Spezialeinrichtungen usw.). Der damalige technische Berater bei der Inspektion der Fliegertruppen, dessen Persönlichkeit bereits im ersten Teile dieser Erwiderung hinreichende Charakterisierung erfahren hat, legte jedoch, trotzdem das Verlangen nach stärkeren Motoren damals im Flugwesen an erster Stelle stand, auf diesen Motor und seine Entwicklung überhaupt keinen Wert mehr, was sehr bald durch seinen Einfluß zum Abbruch unserer geschäftlichen Beziehungen mit der Fliegerinspektion führte.

Kühn behauptet Herr Persius, daß die Benutzung der Maybach-Motoren für den Flugdienst an der Landfront verboten worden sei, „weil infolge ihres Versagens zahllose Leute zu Tode gestürzt waren". Diese Behauptung entbehrt jeglichen Beweises. Nicht ein einziger derartiger Fall eines Todessturzes liegt vor. Zu der in Frage kommenden Zeit waren überhaupt nur etwa drei Großflugzeuge mit Maybach-Motoren ausgerüstet.

Der Maybach-Motor fand nach dem Ausscheiden jenes Herrn aus der maßgebenden Stelle der Fliegerinspektion bald gebührende Berücksichtigung. Ein ersprießliches Zusammenarbeiten mit dieser Behörde war die Folge.

Seit Anfang 1917 bis zum Abschluß des Waffenstillstandes galt der Maybach-Motor auch bei der Fliegertruppe als anerkannt bester Motor seiner Klasse. Sämtliche deutschen Fernaufklärungsflugzeuge für ausgedehnte Höhenflüge wurden ausschließlich mit Maybach-Motoren ausgerüstet.

Die Front forderte gebieterisch, die Produktion dieser Motoren mit allen Mitteln um ein Mehrfaches zu steigern. Da nun die leider nicht erweiterten eigenen Werkstätten bei weitem nicht ausreichten, mußten außer der sofort einsetzenden Vergrößerung der eigenen Anlagen noch etwa 170 fremde Firmen als Unterlieferanten zugezogen werden. Diese Stimme der Front über den Wert der Motoren dürfte gewichtigeren Klang haben, als Zuflüsterungen der Dunkelmänner des Herrn Persius!

Zur Beurteilung des Motors sei nur noch kurz folgendes angeführt: Die Marineluftschiffe hatten bis zuletzt bei ihren täglichen Aufklärungsfahrten regelmäßige Dauerleistungen von 20 Stunden und

darüber ohne Störungen ausgeführt. Im Herbst 1917 erhielt das Marineschiff „L 59" Auftrag zu einer Fahrt nach Ostafrika mit Medikamenten usw., wurde aber bei Kartum drahtlos zurückgerufen, auf die irrige Nachricht hin, daß die deutschen Truppen gefangen wurden. Das Schiff mußte unweit vom Ziel, ohne zu landen, die Rückreise antreten. Es blieb ohne Zwischenlandung 96 Stunden in voller Fahrt. Vor Einstellung der Armeeluftschiffahrt im Sommer 1917 führte ein Armeeschiff noch eine über 100stündige Dauerfahrt aus. In allen deutschen Kriegsluftschiffen waren bis zum Schluß des Krieges ausschließlich Maybach-Motoren eingebaut. Kein anderer Flugmotor — auch unserer Gegner nicht — kann gleich zahlreiche Dauerleistungen aufweisen! Die größten Dauerleistungen mit Flugzeugen überhaupt reichen nicht entfernt an diese Zahlen, die bisher nur mit Zeppelin-Luftschiffen erreicht wurden.

Angesichts dieser Tatsachen, die auch den Gewährsleuten des Herrn Persius nicht unbekannt sein konnten, wagt Persius zu behaupten, daß die Luftschiffahrt gegen Kriegsende wegen Unvollkommenheit der Konstruktion, besonders auch der Maybach-Motoren, eingestellt werden mußte!

Maybach.

Auszüge aus Frontbriefen, amtlichen Berichten und feindlichen Zeitungen.

Hierzu sei bemerkt, daß bis zuletzt in den Luftschiffen genau derselbe Motor wie in den Flugzeugen eingebaut war. Bei den zuerst angeführten Frontbriefen handelt es sich noch um den damaligen, ausgesprochenen 240-Pferdestärken-Luftschiffmotor, und zwar direkt nach Anbringung der oben erwähnten Kühlung im April 1916.

Frontbrief April 1916.

„Sie ersehen aus dieser Zusammenstellung, daß wir das zweite Hundert Betriebsstunden bereits angefangen haben, und wenn ich hierbei bemerke, daß alle vier Motoren während dieser Zeit vollkommen einwandfrei gelaufen haben, so werden Sie dieselbe Befriedigung bezüglich der Motoren empfinden, wie ich sie bezüglich meines Personals empfunden habe. Die Motoren haben ohne zu mucken durchgehalten, sind nach der Fahrt gereinigt, überholt, in allen zugänglichen Teilen revidiert und waren nach ein paar Arbeitsstunden für große Fahrt wieder klar. . . . . Daß es für mich ein Vergnügen ist, mit solchen Motoren und solchem Personal zu fahren, brauche ich Ihnen wohl nicht zu versichern."

Frontbrief April 1916.

„Die Motoren haben bei längeren Fahrten (11 bis 20 Stunden Dauer, Gesamtbetriebsstunden im Schiff 70 Stunden) großartig gelaufen. . . . . Bei der Revision aller Motoren Allgemeinbefund sehr gut."

Frontbrief Februar 1916.

„Die Flugzeugführer sind ganz entzückt von der Maschine und jeder will sie fliegen, wir haben nämlich vorläufig erst zwei Stück. Die Maschine geht glatt auf 7000 Meter, während dieselbe Maschine mit . . . . . mit Mühe und Not auf 5600 bis 5700 kommt."

Kofl. 3 (Bericht Oktober/November 1917).

260-PS-Maybach-Motor hat sich während seiner zweimonatigen Betriebsdauer auf allen Flügen und in allen Höhen bewährt. Betriebsstörungen sind bisher keine vorgekommen. Die Ueberkompression wird als großer Vorzug empfunden, ebenso die Benzinpumpe.

Kofl. 4 (Bericht Oktober/November 1917).

260-PS-Maybach-Motor sehr gut bewährt. Es wurden Dauerflüge bis zu 4½ Stunden ausgeführt. An einem Motor trat nach 46 Betriebsstunden als erste Störung ein Ventilfederbruch ein.

Kofl. 5 (Bericht Dezember 1917/Januar 1918).

260-PS-Maybach-Motor auf das Glänzendste bewährt, so daß er nicht genug gelobt werden kann.

Kofl. 4 (Bericht Dezember 1917/Januar 1918).

260-PS-Maybach-Motor gut bewährt. Im Winter Kälteschutz erforderlich.

Kofl. 7 (Bericht Februar/März 1918).

Mb IVa Motoren haben sich gut bewährt.

Kofl. 1 (Bericht Februar/März 1918).

260-PS-Maybach-Motor hat sich gut bewährt.

Kofl. 4 (Bericht Februar/März 1918).

260-PS-Maybach-Motor hat sich in jeder Beziehung hervorragend bewährt.

Kofl. 4 (Bericht Mai/Juni 1918).

260-PS-Maybach haben sich gut bewährt.

La Croix Paris schreibt am 28. August 1918:

„Le 300 hp. Maybach serait plus simple et plus régulier que le 260 hp. . . . . „ dont sont généralement munis les Rumpler du type sur lequel était monté ce moteur.“

Die Aeronautics vom 28. August 1918, S. 186 TZ Nr. 7313, veröffentlicht unter der Ueberschrift „Der 300-PS-Maybbach-Motor" eine ausführliche Abhandlung über den Wert des Motors, in dem auszugsweise folgendes gesagt wird:

„Jetzt verwendet der Feind im Luftdienst eine neue und stärkere Bauart des Maybach-Motors, die nach französischen Berichten über 300 Pferdestärken leistet und guten Wirkungsgrad besitzt. . . . . . Der 300-Pferdestärken-Maybach bietet einige ungewöhnliche und bemerkenswerte Einzelheiten und gegenüber der alten 240-Pferdestärken-Zeppelin-Maybach-Bauart stellen die neuen Motoren unzweifelhaft einen beträchtlichen Fortschritt im allgemeinen Aufbau und Wirkungsgrad dar. Die Güte der Bearbeitung aller Teile, einschließlich der gesamten äußeren Beschaffenheit, ist außerordentlich hoch und die Genauigkeit der Passungen (working clearences) ist sehr weit getrieben. Gegenüber allen anderen feindlichen Motorbauten ist die Arbeit zweifellos sehr viel vollkommener; nichtsdestoweniger zeigen alle Teile die gewöhnlichen Merkmale, Festigkeit und Zuverlässigkeit, zugleich mit Normung der Bauteile und leichter Herstellbarkeit, die der Gewichtsersparnis vorangesetzt werden. . . . . Gegenüber den Zeppelin-Maybach-Motoren sind ie Zylinder der neuen 300-Pferdestärken-Maybach-Motoren wesentlich leichter gebaut; und wie man aus den Lichtbildern und Schnittzeichnungen sieht, sind sie wunderbar sorgfältig durchgearbeitet." . . . . .

Aus der

Täglichen Rundschau

(No. vom 15., 17. und 18. 2. 19)

von

Marine=Baurat **Engberding.**



Marine-Luftschiffahrt im Kriege.

Ueber wenige Gebiete der Technik und Kriegführung herrschen in der deutschen Oeffentlichkeit so unbestimmte und falsche Vorstellungen, wie über die Luftschiffahrt. In Erinnerung an die ersten epochemachenden Erfolge des Grafen Zeppelin hatte die große Menge in Deutschland bei Kriegsbeginn erwartet, daß die Luftschiffe zum mindesten London sofort dem Erdboden gleichmachen würden. Als das naturgemäß ausblieb, als die unvermeidlichen Verluste eintraten, schlug die anfängliche Begeisterung bei vielen ebenso schnell in ihr Gegenteil um. Eine Aufklärung der Oeffentlichkeit konnte während des Krieges nicht erfolgen, weil zum Nutzen der Sache alles, was die Kriegsluftschiffahrt betraf, geheim gehalten werden mußte.

Wo liegt nun die Wahrheit? Haben die Luftschiffe die Erwartungen erfüllt, die man auf sie als Kriegsmittel setzte, oder haben sie sie enttäuscht? Als Waffe der Armee im Landkriege sind sie sehr bald in den Hintergrund getreten, weil das rasch sich vervollkommnende Flugzeug ihre Aufgabe übernahm und weil im Landkriege Luftschiffe mit ihrer damaligen geringen Leistungsfähigkeit durch die dauernd drohende feindliche Abwehr zu sehr gefährdet waren. In der Marine hatte das Luftschiff andere Aufgaben: Aufklärung über See, insbesondere Fern-Aufklärung und gelegentliche Angriffe auf feindliche Gebiete, die der Kriegführung unerreichbar waren.

Was bezweckten diese Angriffe auf England denn nun eigentlich? Neben der Erzielung unmittelbaren Schadens durch Bombenabwurf, galt es vor allem, in England die zur Verteidigung erforderliche umfangreiche militärische Abwehr zu binden; zu verhindern, daß all das viele Kriegsmaterial an Personal und Waffen nach dem Festlande zur Verstärkung der gegnerischen Streitmacht übergeführt wurde; es galt, England in dauernder Unruhe und Besorgnis vor unerwarteten Angriffen zu halten; es galt Handel und Wandel empfindlich zu stören, die schon allein durch die schließlich als Schutz eingeführten Abblendemaßregeln und Einstellung jeglichen Verkehrs bei drohenden Angriffen schwer geschädigt wurden.

Der Feind setzte sich kräftig zur Wehr. Seine Verteidigung wurde immer raffinierter und umfassender, ein Zeichen dafür, welch großen tatsächlichen und moralischen Eindruck die Luftschiffangriffe auf das bis dahin jedem Feinde unerreichbare Inselreich machten! Die Mittel der Abwehr: Abwehrgeschütze, Brandgeschosse, Flugzeuge, Horchapparate, Warndienst und nicht zuletzt Spionage in Deutschland vervollkommneten sich dauernd. Ein steter Kampf zwischen den Mitteln des Angriffes und der Abwehr entstand. Es gelang uns dabei

stets, durch Neukonstruktionen von Luftschiffen von bisher ungekannten Leistungen der Abwehr überlegen zu bleiben. Manch Schiff, namentlich der älteren Typen, ging verloren; viel Lehrgeld mußte gezahlt werden auf dem ganz neuen Kampfgebiet, wo keinerlei Erfahrungen vorlagen, sondern alles erst neu aufgebaut werden mußte. Kriegsopfer — nicht vermeidbar! Waren aber etwa die Opfer zu Lande weniger schwer?

Wie kam es denn nun aber, daß am Schluß des Krieges überhaupt nur noch so wenig Angriffe gegen England gefahren wurden? Zunächst lag der Grund darin, daß das Großflugzeug sich inzwischen so vervollkommnet hatte, daß er von Flandern aus Angriffe gegen Südengland und besonders London ausführen konnte. Da wäre es nicht mehr logisch gewesen, fürderhin an dieser Stelle auch noch das kostbarere und wegen seiner Gasfüllung leichter verletzliche Luftschiff einzusetzen. Als Angriffsziel für das Luftschiff blieb sinngemäß jetzt nur noch Mittel- und Nordengland übrig, wohin die Flugzeuge nicht gelangen konnten.

Sodann sank die Zahl der zur Verfügung stehenden Luftschiffe, weil der Marineluftschiffbau zugunsten des Flugzeugbaus der Armee zurücktreten mußte. Die Armee verlangte, daß die Zahl der Luftschiffneubauten beträchtlich verringert würde, weil das Hauptbaumaterial, das Aluminium, zum größten Teil für den damals wichtigeren Bau von Landflugzeugen gebraucht wurde. Die Zahl der Schiffe reichte jetzt nicht mehr aus, um öftere Angriffe auf England zu unternehmen, bei denen, wie bei jeder Kriegshandlung, mit Verlusten zu rechnen war. Die Schiffe mußten für andere Aufgaben aufgespart werden. Man übersieht leicht, daß die Hauptaufgabe der Marineluftschiffe die Sicherung und Aufklärung über See ist. Die Luftschiffe sind die „Augen" der Flotte. Die Nordsee war mit Minen verseucht. Kreuzer konnten, abgesehen davon, daß wir zu wenig besaßen, die Aufklärung daher nur in beschränktem Umfange durchführen; Seeflugzeuge, bei ihrem damals nur geringen Aktionsradius, nur in der Nähe der Küste.

Die Fernaufklärung über See blieb allein Sache der Luftschiffe. Oft hört man die scheinbar logische Frage: Warum hat man denn aber in der Oeffentlichkeit so wenig von den Erfolgen dieser Aufklärungstätigkeit gehört? Nun, wo keine feindlichen Schiffe mehr fahren, kann auch nichts mehr gemeldet werden. Die Nordsee war im allgemeinen leer von Schiffen. Der Seekrieg hatte neue, eigenartige Formen angenommen. Wichtig ist aber auch schon die Meldung, daß „nichts" gesehen war. Der gefallene Führer der Marineluftschiffe, Kapitän Strasser, pflegte im engeren Kreise oftmals zu erzählen, daß trotz der obigen Verhältnisse die Marineluftschiffe zum mindesten bei zwei wichtigen Gelegenheiten dem Chef der Hochsee-

flotte für das Schicksal der deutschen Flotte entscheidende Meldungen über das Herannahen feindlicher Seestreitkräfte übermittelt hätten. Jede dieser Meldungen allein wäre von so ausschlaggebender Wichtigkeit gewesen, daß damit alle Aufwendungen für die Marineluftschiffwaffe, alle Verluste, die sie erlitten hatte, voll aufgewogen worden wären. So urteilte der Mann, der in militärischer Hinsicht die Autorität auf dem Gebiete der Marineluftschiffahrt war.

Was die Engländer über unsere Luftschiffe und ihre Erfolge wirklich dachten, haben sie niemals gesagt. Sie waren viel zu geschickt dazu, dem Gegner dadurch Stimmungsmaterial in die Hand zu liefern. Sie handelten: sie bauten selber Luftschiffe. Bei Kriegsende hatten sie nach englischen Zeitungsnachrichten etwa 100 Luftschiffe, das meiste freilich Prall-Luftschiffe. Im Starrluftschiffbau blieben sie uns bisher unterlegen. Der Deutsche aber kritisierte!

Er wußte zwar meist herzlich wenig von der wirklichen Sachlage: desto selbstsicherer wurde aber an der Bierbank und gleichwertigen Orten das vernichtende Urteil abgegeben, daß die ganze Luftschiffahrt ein Unsinn wäre, daß ein Luftschiff „natürlich" niemals mit dem Flugzeug konkurrieren könnte und ähnliche geistreiche Gedanken.

Solange diese Kritik nicht bösartig wurde, konnte man über sie hinwegsehen und es der Zeit überlassen, das Urteil der Menge durch den Gang der Weiterentwicklung wieder in richtige Bahnen zurückzulenken.

Jetzt aber beginnt sich ein Mitarbeiter des „Berliner Tageblatts", der Kapitän z. S. a. D. Persius, zu regen! Er wirft eine Broschüre in den Straßenhandel: „Tirpitz, der Totengräber der deutschen Flotte", an deren Schluß er schwere Anklagen gegen die Marine erhebt, weil angeblich das Material der deutschen Marineluftschiffe schlecht gewesen wäre und unnötige schwere Menschenopfer erfordert hätte. Er spricht von „Verbrechen, die an unserem Marineluftschiffpersonal verübt wären", davon, daß „die Marineverwaltung in sträflicher Weise ihre Pflicht verletzt hätte". Den Luftschiffen wirft er „technische Unvollkommenheit der Konstruktion, besonders auch der Motoren" vor; den Marinebaubeamten, die bei dem Bau und der Abnahme dieser Schiffe tätig gewesen sind, wenn auch nicht wörtlich, so doch dem Sinne nach, Unfähigkeit und Pflichtvergessenheit!

„Deutlich zu sprechen, die Wahrheit zu künden, bleibt heute Pflicht jeden Mannes, der sein Volk liebt," sagt er am Schluß seiner Schrift.

Ein gutes Wort! Noch besser aber, danach auch selber zu handeln! Das tut Kapitän Persius aber nicht. Er hat alles „Material", das ihm aus trüben und trübsten Quellen im Kriege zugeflossen war, zu einem ebensolchen Brei zusammengerührt, ohne auch nur den Versuch zu machen, bei den beteiligten Stellen über das Zutreffende seiner Behauptungen irgendwie sich zu vergewissern!

Ich will ihm hier als Techniker in aller Oeffentlichkeit „deutlich und wahrheitsgemäß" erwidern, daß alles, was er in seiner Broschüre über die Marineluftschiffahrt gesagt hat, **unwahr oder völlig verdreht und entstellt ist**, und daß er grob fahrlässig falsche Anschuldigungen gegen die Technik und ihre Vertreter erhoben hat!

Im kurzen Rahmen eines Zeitungsartikels kann ich nur auf die gröbsten Schmähungen der Schrift eingehen. Kapitän Persius sagt, daß die Luftschiffangriffe auf England wegen „technischer Unvollkommenheit der Konstruktion, besonders auch der Motoren" eingestellt worden wären. Die wirklichen Gründe habe ich im vorstehenden schon dargelegt. Die maßgebenden Stellen der Front haben mehr als einmal anerkannt, daß die Marineluftschiffe einschließlich ihrer Motoren auf der denkbar größten Höhe technischer Vollkommenheit standen. In den vier Kriegsjahren hat das Luftschiff aus kleinen unbedeutenden Anfängen heraus eine technische Entwicklung durchgemacht, wie sie sonst in Jahrzehnten nicht möglich gewesen wäre. Dabei waren unsere Schiffe und ihre Motoren technisch so zuverlässig und betriebssicher, daß sie Kriegsfahrten von über 100 Stunden Dauer gemacht haben, daß man es wagen konnte, sie mit einer schweren Ladung von Waffen, Munition, Medikamenten, Post zur Unterstützung unserer Schutztruppe nach Ostafrika zu schicken. Es lag nicht an der Technik, wenn die begonnene Fahrt nicht bis zu Ende durchgeführt wurde. Das Schiff — es war der „L 59" — war bis Chartum in Oberägypten gekommen, wurde dort aus rein militärischen Gründen drahtlos zurückgerufen und gelangte glücklich, ohne die kleinste Havarie wieder in die Heimat zurück. Es war 96 Stunden unter den schwierigsten Verhältnissen, über unbekanntem feindlichen Gebiete in der Luft gewesen und hatte in ununterbrochener Fahrt eine Strecke von fast 7000 Kilometern zurückgelegt; also mehr als die Entfernung von Hamburg bis Neuyork beträgt.

Solche Leistungen kann man nur mit vollwertigem, in jeder Beziehung zuverlässigem Material von Schiff und Maschinenanlage erreichen, und solche Leistungen widerlegen besser als alle theoretischen Auseinandersetzungen die schmählichen Behauptungen eines Kapitän Persius.

Diese Erfolge waren uns nicht mühelos in den Schoß gefallen. Die Technik hatte sie erst in harter, nie aussetzender Arbeit erkämpfen müssen. Kaum war irgendeine Konstruktion zur Zufriedenheit ausgeführt und durchgeprobt, so war sie auch schon wieder durch neue und andersartige Anforderungen der Front überholt. Ein Beispiel dafür war der Motor. Der im Sommer 1915 vorhandene, sonst brauchbare Maybach-Motor von 210 Pferdestärken genügte den Frontanforderungen nicht mehr, welche zwecks Erlangung größerer Schiffsgeschwindigkeit eine Steigerung der Leistung des Motors nötig machten.

Maybach brachte einen neuen Typ von 240 Pferdestärken heraus. Bei den Standerprobungen und den ersten Frontversuchen bewährte er sich ausgezeichnet. Beispielsweise hat der erste dieser neuen Motoren im Fortdauerbetriebe auf „L 14" insgesamt 375 Stunden ohne größere Störungen gearbeitet. Was das bedeutet, wird freilich nur der Fachmann zu würdigen wissen. Darauf wurde der Motor allgemein eingeführt, wobei man sich auf Grund früherer Erfahrungen vollkommen darüber klar war, daß bei Aufnahme der Massenfabrikation noch gewisse „Kinderkrankheiten" im Frontbetriebe auftreten könnten. Andere Luftschiffmotoren standen damals nicht zur Verfügung. Die Firma Daimler hatte schon früher einmal versuchsweise Motoren für ein Armeeluftschiff geliefert. Diese Motoren hatten jedoch keine Vorteile gegenüber den Maybach-Motoren gezeigt und waren daher wieder ausgebaut worden. Weder Motorfirmen noch Luftschiffkommandanten haben sich jemals an das Reichsmarineamt gewandt wegen der Verwendung anderer Luftschiffmotoren, als der von Maybach gebauten. Im Kriege konnten sich Armee und Marine auch nicht den Luxus gestatten, zwei verschiedene Firmen für die geringe Zahl von Luftschiffmotoren zu beschäftigen. Die deutsche Motorenindustrie hatte schon schwer genug daran zu arbeiten, um auch nur einigermaßen die für die Fliegerei erforderliche Zahl von Motoren fertigzustellen. Jede Anforderung an neuen Motortypen für Luftschiffzwecke hätte nur unter unzulässiger Schädigung der Produktion an Flugzeugmotoren erfüllt werden können. Man war also allein auf den Maybach-Motor angewiesen. Die tatsächlich auftretenden „Kinderkrankheiten" des neuen 240 Pferdestärken-Motors konnten nur allmählich überwunden werden. Es gab eine kurze Zeit, wo Versager an den Motoren im Frontbetriebe vorkamen. Der Grund konnte und konnte zunächst nicht gefunden werden, weil wegen des damals ungewöhnlich lange Zeit herrschenden schlechten Wetters die Fronterfahrungen nur spärlich und langsam eingingen. Sollten nun aber etwa in dieser Zeit die Luftschiffe ihre Tätigkeit einstellen? Das ging im Kriege nicht. Die militärischen Stellen setzten die Schiffe also unter Beobachtung besonderer Vorsicht weiter ein, in dem Bewußtsein, daß die Motoren noch nicht völlig zuverlässig waren. Es muß aber mit aller Bestimmtheit festgestellt werden, daß kein einziges Schiff in dieser Zeit allein durch ein Versagen der Motoren verlorengegangen ist. Auch „L 19" nicht, den Kapitän Persius als angeblich besonders krasses Beispiel anführt. Dieses Schiff hatte in der Nacht vom 31. Januar zum 1. Februar 1915 gleichzeitig mit noch fünf anderen Luftschiffen mit den gleichen Motoren und drei mit Motoren älteren Typs seinen Angriff auf England glücklich durchgeführt und dies 5 Uhr morgens durch Funkspruch nach Hause mitgeteilt. Als dann längere Zeit keine weitere Nachricht kam, forderte

der Führer der Luftschiffe (F. d. L.) von der Hochseeflotte Hilfe an. Um 1 Uhr nachmittags kam eine neue Meldung von „L 19“, daß seine Funkspruchanlage zeitweise unklar gewesen wäre, daß drei Motoren unklar wären, und daß er über der Insel Borkum stünde. Da das Schiff außerdem günstigen Wind hatte und auch die sonstigen Verhältnisse keine Bedenken ergaben, wurde die Lage des Schiffes vom F. d. L. für gefahrlos gehalten und von besonderer Hilfeleistung abgesehen. Das Schiff hätte mit eigener Kraft den Heimathafen erreichen können.

Da griff das Schicksal ein! „L 19“ hatte scheinbar eine falsche Funkspruchpeilung über seinen Standort erhalten. Er glaubte bei Borkum zu sein und ging zur näheren Orientierung von seiner bisherigen Fahrhöhe tiefer herunter, als er plötzlich nach dem Bericht eines unserer Kreuzer von den „neutralen“ Holländern heftig beschossen wurde. Er war nicht bei Borkum, sondern weiter westlich bei der holländischen Insel Ameland! Bei der Beschießung muß er derart schwere Zellenverletzungen erhalten haben, daß er infolge zu großen Gasverlustes trotz Abwurf allen Ballastes auf das Wasser heruntergedrückt wurde. Das hatte nichts mit den Motoren zu tun. Vielleicht hätte er sich noch eine kurze Zeit dynamisch halten können, wenn alle Motoren in Gang gewesen wären; auf die Dauer hätte ihm das bei den schweren Zellenverletzungen aber auch nicht genützt. Kapitän Persius behauptet nun, daß der „L 19“ „infolge Versagens von Motoren so niedrig über Holland fliegen mußte, daß er mit Gewehren beschossen werden konnte“. Ueber Dinge, von denen man nichts versteht, soll man lieber nicht sprechen. Die Fahrhöhe eines Schiffes hat wirklich nichts mit den Motoren zu tun. Es könnten sämtliche Motoren ausgefallen sein, ohne daß die statische Fahrhöhe dadurch überhaupt beeinflußt wird. Es muß immer wieder betont werden, daß der „L 19“ vollständig freiwillig, in verhängnisvollem Irrtum über seinen Standort, wahrscheinlich zu Orientierungszwecken so tief heruntergegangen ist, daß er überraschend beschossen werden konnte. Diese Beschießung aus nächster Nähe hat ihn ins Verderben gebracht! Wäre sie nicht gewesen, so hätte das Schiff trotz des Ausfalles von drei Motoren (nicht von allen Motoren, wie Kapitän Persius sagt) gut nach Hause kommen müssen.

Kapitän Persius knüpft nun in seiner Schrift an den Untergang des „L 19“ eine Reihe von unerhörten Vorwürfen gegen die Marinebaumeister, die das Schiff abgenommen haben. Er sagt da z. B.: „Die schon 3 Jahre zum Motorenbau kommandierten Marinebaumeister waren nämlich nicht imstande, ein fachmännisches Urteil abzugeben.“ Man mache sich einmal klar, was das besagen soll. Techniker, die in langjährigem Hochschulstudium und mehrjähriger besonderer Ausbildung von der Marine für ihre technische Tätigkeit er-

zogen und durch manche Prüfung auf ihre Geeignetheit ausgesiebt sind, die dann schon 3 Jahre lang auf einem Spezialgebiet, dem Motoren- und Luftschiffbau tätig gewesen sind, die sollen auf einmal nicht imstande sein, ein fachmännisches Urteil abzugeben! Wenn man derartige Behauptungen ausspricht, dann muß man wohl einen Gewährsmann mit der nötigen Autorität dafür haben. Kapitän Persius wird vielleicht die Freundlichkeit haben, seine Behauptungen zu beweisen.

Dieselben Marinebaumeister haben es im übrigen verstanden, in gemeinsamer Arbeit mit der Firma Maybach den Motor zu seiner heutigen Zuverlässigkeit zu entwickeln. Sie waren es, die allen Anfeindungen zum Trotz zäh an der Ansicht festhielten, daß der Maybach-Motor an und für sich gut war und daß es nur „Kinderkrankheiten" waren, die ihm anhafteten, die überwunden werden konnten und mußten. Der Erfolg gab ihnen recht. Die Armee hatte, wie Kapitän Persius sagt, die Maybach-Motoren verboten, weil sie nichts taugten und zu zahlreichen Todesstürzen Veranlassung gegeben hätten. Todesstürze mit den damaligen Maybach-Motoren sind meines Wissens in der Fliegerei überhaupt nicht vorgekommen. Außerdem hatte nur die Dienststelle der Armee ein Verbot erlassen, welche die Fliegerei bearbeitete und in der damals als einflußreichster und maßgebender Ingenieur ein Herr saß, der, wie sich später herausstellte, nicht einwandfrei war. Für die Armeeluftschiffe ist der Maybach-Motor niemals verboten gewesen.

Als dann später die Marine und Maybach die Kinderkrankheiten des Motors beseitigt hatten und der obige Herr von der Armee entfernt war, da kam auch die Armeefliegerei wieder und wollte sogar die Maybach-Motoren für sich haben. Die Luftschiffahrt hatte damals Mühe, die für ihre Zwecke benötigten Motoren zu behalten. So „schlecht" war der Motor! Meines Wissens sind die Maybach-Motoren übrigens später als die für Fernaufklärungsflugzeuge an der Landfront am besten geeigneten auch von der Armeefliegerei anerkannt worden, weil sie es durch ihre Bauart als einzige Motoren ermöglichten, die Fernaufklärung zu Lande deutscherseits erfolgreich durchzuführen.

Auf wessen Seite lag da also wohl die Sachkenntnis? Waren da die Marinebaumeister die Unfähigen gewesen oder nicht vielleicht eher die heimlichen Gewährsleute des Kapitän Persius?

Weiter erzählt dieser Herr, daß sich der Kommandant von „L 19", Kapitänleutnant Loewe, „bitter über die Marinebaumeister beklagt habe, die zwar auf den Werften Schiffe und Luftschiffe für den Frontdienst bereit stellten, aber leider nie damit an die Front gehen müßten. Er aber wäre bedauerlicherweise verpflichtet, mit „L 19" zu fahren, wenn die Marinebaumeister Luftschiffe und Motoren als kriegsbrauchbar von den Firmen abgenommen erklärten."

Kapitän Persius will damit also doch wohl beweisen, daß die Marinebaumeister so pflichtvergessen waren, daß sie, unbekümmert um die Folgen, schlechtes Material abnahmen, da sie selber ja damit nicht zu fahren brauchten, also keine Gefahr liefen. Kapitän Persius spricht solche Aeußerungen vorsichtigerweise nicht selber aus, sondern legt sie einem Toten in den Mund, der sich nicht mehr wehren kann. Ich erwidere ihm darauf, daß Kapitänleutnant Loewe solche Aeußerungen niemals getan haben „kann". Er war selber „Vorsitzender" der Abnahmekommission für sein Schiff, der außerdem noch zwei Marinebaumeister und ein von der Front bestimmter Marinestabsingenieur angehörten. Sobald er als Vorsitzender der Kommission das geringste Bedenken gegen die Sicherheit von Schiff oder Motoren hatte, „konnte" es gar nicht abgenommen werden. Er ganz allein entschied auch nach Abschluß der Probefahrten, ohne daß jemand anders darauf Einfluß hatte, ob er als Komandant sein Schiff „frontklar" melden wollte oder nicht. Es kann also eine solche „bittere Klage" gar nicht ausgesprochen haben. Er kann auch den hämischen Vorwurf nicht erhoben haben, daß die Marinebaumeister ja auch bei schlechtem Schiffsmaterial keine Gefahr liefen, weil sie damit nicht an die Front gingen. Er wußte, daß schlechtes Material gerade bei einem solchen leichten Bauwerk wie einem Luftschiff schon bei den eingehenden Probefahrten zu einer Katastrophe führen muß und daß dabei die teilnehmenden Marinebaumeister ebenso betroffen werden würden; er wußte, daß gerade die Probefahrten mit neuen unerprobten Konstruktionen und Typen, wie sie im Kriege dauernd in Frage kamen, genügend Gefahren bieten; er wußte, daß bei solchen Probefahrten zwei Marinebaumeister ihr Leben geopfert hatten, und da sollte er solche Kränkungen ausgesprochen haben? Im übrigen muß er von der Brauchbarkeit des „L 19" und seiner Motoren selber überzeugt gewesen sein. So meldete er z. B. einmal gelegentlich der Probefahrten aus Dresden, daß sich an den Motoren nur „einige kleine Ausstellungen" ergeben hätten. Als er das Schiff, nach langer Verzögerung wegen schlechter Wetterlage (nicht wie Kapitän Persius sagt, wegen ständiger Motorendefekte) nach seinem Fronthafen Tondern übergeführt hatte, ließ er nicht erst, wie es sonst stets Gebrauch war, die Motoren aufnehmen und überholen, sondern meldete auf eigene Initiative hin das Schiff sofort zur Angriffsfahrt klar.

Kapitän Persius spricht in seiner Schrift weiter davon, daß „eine große Zahl von Luftschiffen verbrannt oder infolge Versagens der Motoren steuerlos geworden und abgetrieben wäre, daß bei einer außerordentlich hohen Zahl von Fällen die Schuld an der mangelhaften Beschaffenheit der Motoren gelegen hätte, daß die Luftschiffe sehr häufig erst infolge Mangels genügender Bewegungsfähigkeit in den Bereich der feindlichen Waffen geraten wäre, daß das Bau-

material der Zeppeline, Aluminium, die Hauptquelle der Brandkatastrophen gewesen wäre usw." Soviel Behauptungen, soviel Unrichtigkeiten! Solche törichten Angaben wie über das Aluminium als Brandquelle übergeht man besser. Die Begründung dafür wird wohl ewig ein Geheimnis des Herrn Kapitän Persius und seiner „Sachverständigen" bleiben. Auf das Uebrige kann ich hier nur im allgemeinen eingehen. Wenn einmal die Geschichte dieses Krieges geschrieben wird, werden auch die Verhältnisse des Luftkrieges, die Erfolge und Verluste der Luftschiffwaffe im einzelnen dargelegt werden. Als Techniker will ich hier nur aussprechen, daß alle Vorwürfe das Kapitäns Persius gegen die angeblichen Fehler und Schwächen des Materials von Anfang bis zu Ende unberechtigt sind. Niemals während des ganzen Krieges ist ein einziges Marineluftschiff verloren gegangen, weil die technische Konstruktion Mängel aufwies; niemals hat bei der Bereitstellung des Materials eine „sträfliche Pflichtverletzung der Marineverwaltung" vorgelegen. Den von Kapitän Persius als besonders kraß hervorgehobenen Fall des „L 19" habe ich schon vorher richtiggestellt. Glaubt Kapitän Persius anderes wirkliches Beweismaterial für weitere Beschuldigungen zu haben, dann soll er es der Regierung (es braucht ja nicht das R. M. A. zu sein, zu dem er kein Vertrauen hat) zur Verfügung stellen zur Strafverfolgung der angeblich Schuldigen! Andernfalls muß er es sich gefallen lassen, daß wir ihn in Zukunft als „Verleumder" bezeichnen.

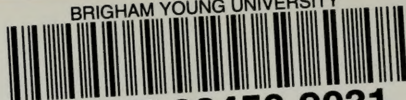
Er soll auch nicht etwa versuchen, sich dahinter zu verstecken, daß er nicht Einzelpersonen, sondern nur das „System" als solches angegriffen habe. Er versucht dies in seiner Broschüre indem er sagt, daß „solche Behauptungen sich selbstverständlich nicht gegen die einzelnen in Betracht kommenden Beamten, Unterorgane des Reichsmarineamtes, richteten. Sie wären ja nur durch das alte System geknechtet gewesen."

Was sollen diese Winkelzüge? In der Broschüre werden Technik und Techniker mit präzisen, ins einzelne gehenden Behauptungen aufs schärfste angegriffen. Technik und Techniker weisen diese haltlosen Angriffe zurück. Sie betonen, daß sie auf dem Gebiete der Technik des Marineluftschiffbaues niemals von irgend jemand, weder von Tirpitz, noch von den ihm unterstellten Organen geknechtet worden sind, daß sie als Techniker frei verantwortlich haben schaffen können, und für das, was sie geschafft haben, freudig die Verantwortung tragen, und daß sie stolz sind auf das was sie geschaffen haben. Nur darüber empfinden sie bittere Scham, daß es ausgerechnet wieder ein „Deutscher" sein mußte, der in seinem blinden Haß und Unverständnis auch die deutsche Technik und ihre Vertreter in den Schmutz zu ziehen versuchte.

Die Technik weiß, daß ihr die Zukunft gehört; sie weiß, daß es in der Hauptsache ihr zufallen wird, auf den Trümmern des heutigen Deutschlands ein neues Deutschland aufzubauen; sie wird diese Aufgabe übernehmen und sie wird sie lösen. Wirkliche Anerkennung für ihre Leistungen ist ihr in der Vergangenheit wenig zuteil geworden, und auch die Zukunft wird sich vielleicht erst zögernd daran gewöhnen.

Eines muß aber die Technik mit aller Entschiedenheit schon heute verlangen, daß man ihr mit Achtung begegnet und daß Leute, die ihre Leistungen nicht beurteilen können, sich wenigstens ungerechtfertigter Schmähungen enthalten.




BRIGHAM YOUNG UNIVERSITY
3 1197 22450 9031